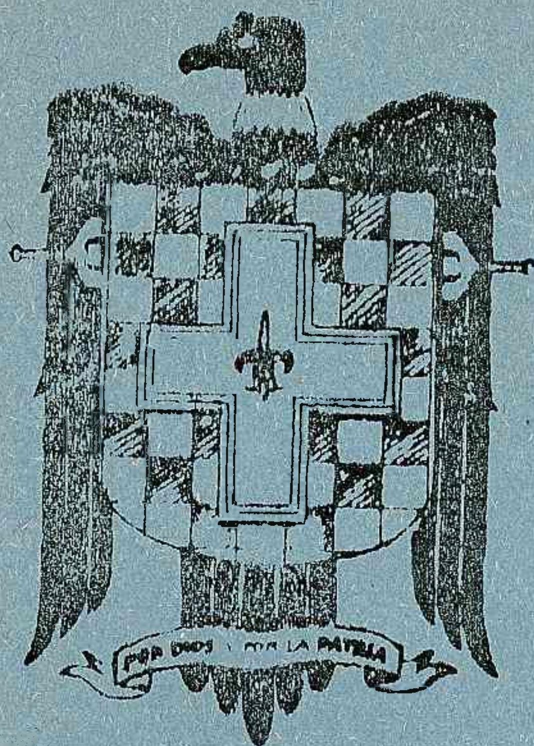
(11)

C11/1

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE INSTRUCCION
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AEREA



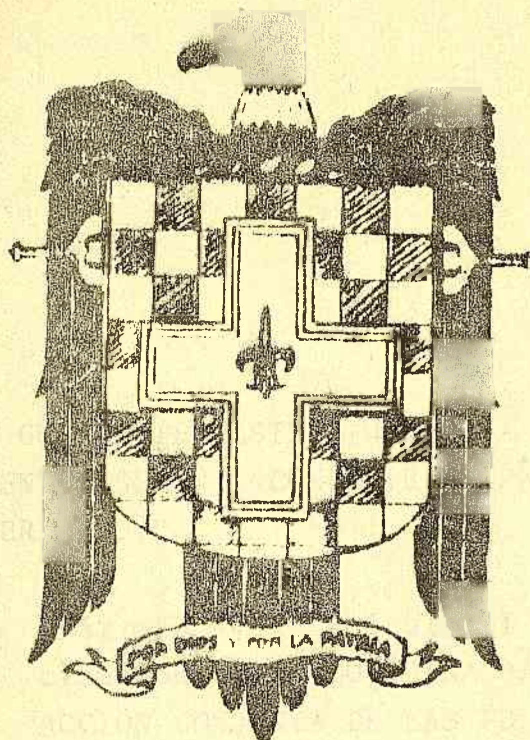
ANALISIS Y CONCLUSIONES DEL CONFLICTO DEL BEAGLE (1978) Y GUERRA DEL ATLANTICO SUR (1982)

1983

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE INSTRUCCION

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AEREA



ANALISIS Y CONCLUSIONES DEL CONFLICTO DEL BEAGLE (1978) Y GUERRA DEL ATLANTICO SUR (1982)

1 9 8 3

SECRETO

"LA GUERRA TERRESTRE, MARITIMA Y AEREA, SEPARADAMENTE, SERAN INCONCEBIBLES PARA LOS ESTADOS MODERNOS..."

(Párrafo 148, Capítulo II de la Publicación Conjunta "DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FUERZAS ARMADAS - PC-00-01 - Reservado-puesto en vigencia por Junta Militar a partir del 01 de febrero de 1980)

INDICE
INTRODUC.
CAP. I
CAP. II
CAP. III
CAP. IV
CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

3

SECRETO

I N D I C E

4

SECRETO

I N D I C E (Cont)

6

SECRETO

INTRODUCCION

Situación General

1. El 22 de julio de 1971 las Repúblicas de ARGENTINA y CHILE firmaron en LONDRES un compromiso sometiendo al arbitraje del Gobierno Británico, una controversia relacionada con la Región del CANAL DE BEAGLE. Tal compromiso, fue celebrado en aplicación del Tratado General de Arbitraje de 1902, entonces vigente entre las partes, y fijaba de manera precisa en su Artículo I, mediante coordenadas geográficas, la zona sometida a la decisión del árbitro. Esta zona, conocida bajo el nombre del "martillo" debido a su forma particular, constituía el área sobre la que se habría de decidir. Luego de un proceso que duró aproximadamente SEIS (6) años; y en cuyo lapso ambas partes presentaron documentos propios avalando sus posiciones; el día 2 de mayo de 1977 las partes involucradas fueron notificadas del laudo arbitral de su Majestad Británica. Dicho laudo adoleció de importantes vicios y a la luz de los correspondientes análisis nuestro país se vería totalmente perjudicado en su patrimonio nacional ya que el mismo se extralimitaba de las responsabilidades establecidas. Así, la Corte que fue llamada a solucionar un litigio, lejos de hacerlo, contribuyó a agravar otras cuestiones que no le habían sido sometidas. Por otra parte desvirtuaba totalmente el principio ATLANTICO-PACIFICO, uno de los principales fundamentos de la posición argentina.

2. Así se llega a la última parte de este litigio que luego daría lugar a la intervención Papal, con las notas de los Cancilleres del mes de diciembre de 1978 por parte del Canciller CUBILLOS al señor Brigadier PASTOR, la cual nada agregaba a la ya conocida posición chilena. El día 21, el Canciller argentino contestó la anterior e hizo saber que dicha posición no contribuía al entendimiento de ambos países. Esta situación originó que las FFAA desplegaran a efectos de preparar sus fuerzas para un posible enfrentamiento bélico; en consecuencia la Fuerza Aérea lo hizo a sus BBAAMM de operaciones en el mes de diciembre de 1978.

CAP. I CAP. II CAP. III CAP. IV CAP. V CAP. VI CAP. VII

3. Con referencia al problema MALVINAS, podemos citar q en el año 1833, GRAN BRETAÑA ocupó por la fuerza nuestras ISLA MALVINAS. A partir de ese momento, las reclamaciones argentina alcanzaron todos los foros diplomáticos en forma ininterrumpid hasta llegar a nuestros días en que las reiteradas solicitudes por lograr una satisfacción no tenían el más mínimo eco.

4. El día 18 de marzo se produce el desembarco de un equ po de operaciones argentinos con el propósito de desarmar una f toría ballenera en las ISLAS GEORGEAS DEL SUR (Puerto LEITH). A las 10:00 horas del mismo día los operarios izan nuestro pabel nacional lo que provoca una reacción de la Corona Británica, co derando tal hecho como un acto violatorio a su soberanía. Se l a cabo un infructuoso diálogo diplomático y el día 24 de marzo gobierno inglés ordena al rompehielos "ENDURANCE", dotado con hombres, dirigirse a reprimir la irrupción argentina. El día 2 abril las Fuerzas Armadas Argentinas, luego de una acción incr ta, recuperan las ISLAS MALVINAS.

5. A partir de ese momento, mientras se llevaban a cabo tensas gestiones diplomáticas, comienza el despliegue de la Fue za Aérea a los aeródromos del Comandante ESPORA, TRELEW, COMODO RIVADAVIA, SAN JULIAN, SANTA CRUZ, RIO GALLEGOS, RIO GRANDE e I LAS MALVINAS, iniciándose además, un permanente puente aéreo de de COMODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS hacia PUERTO ARGENTINO en ISLAS MALVINAS, que fue mantenido hasta horas antes a la rendic (14 de junio de 1982) en que despega por última vez un C-130 de nuestra fuerza. A partir del día 6 de abril la casi totalidad d los medios se hallaban en sus lugares de despliegue.

6. Desde el 1º de mayo se llevan a cabo las hostilidades prolongándose las mismas hasta el 14 de junio, oportunidad en q el señor General MENENDEZ, Gobernador de las Islas, rinde las fuerzas ante el General MOORE, Comandante de las tropas británi de tierra.

7. La Fuerza Aérea participó activamente en las operaciones con la totalidad de sus medios, los cuales no se encontraban en condiciones óptimas para enfrentar a un enemigo de la magnitud de la Task Force.

8. Pese a lo manifestado en el párrafo anterior, la actuación de nuestra Fuerza Aérea fue destacada, hecho éste reconocido hasta por el propio enemigo y manifestado por diferentes medios periodísticos internacionales.

9. Ambos conflictos obligaron a la Fuerza a adoptar una organización para tiempo de guerra. Después del primer conflicto, se observaron una serie de deficiencias, las cuales surgieron a pesar de haberse contado con una clara hipótesis de guerra y con tiempo suficiente para un adecuado alistamiento y despliegue. Estas deficiencias fueron expuestas en informes con el objeto de ser solucionadas y así evitar su repetición en futuras operaciones. Las mismas no fueron solucionadas en su totalidad y nuevamente vuelven a aparecer en el Conflicto del ATLANTICO SUR y agravadas ahora por:

1º) Realización de las operaciones en la zona austral de nuestro territorio durante los meses de otoño-invierno.

2º) Entrada en operaciones reales de combate.

3º) Cambios en la planificación y selección de objetivos después de la recuperación de las Islas.

10. En base a que la experiencia de combate real sólo se obtuvo del último Conflicto, será por tanto el Conflicto del ATLANTICO SUR el que guíe el análisis y conclusiones de este trabajo; por supuesto, no se omitirán la referencias al Conflicto BEAGLE que, ciertamente, se relacionan con las necesidades de actualizar doctrina, organización, etc.

9

CAP. I
CAP. II
CAP. III
CAP. IV
CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

10

CAPITULO I

AREA ORGANIZACION

11. Referente a la presente área y en base al análisis efectuado se arriba a la conclusión de que la orgánica que mantiene nuestra Fuerza Aérea para tiempo de paz, no se adapta a las necesidades operativas de un conflicto, ya que el pasaje de una situación a otra implica un replanteo total de la misma, ocasionando una pérdida de movilidad y rapidez; de ello se desprende la imperiosa necesidad de contar con una orgánica que nos permita operar en la paz con gran similitud a la guerra, ajustando con antelación las posibles deficiencias y alcanzando así el grado de operatividad deseado. Sería beneficioso contar ya desde la paz con la designación de mandos y cargos correspondientes para ser ocupados durante las situaciones de conflicto con la mayor rapidez y eficacia. En resumen, mandos, organización y medios adecuadamente constituidos y adiestrados para la REACCION INMEDIATA, una de las caracterísitcas básicas de las fuerzas aeroespaciales.

12. Con respecto a la organización de los Sectores de Defensa, adolecieron de deficiencias que debieron ser solucionadas por sus respectivos jefes con los medios que tenían a disposición y que a veces no eran los más idóneos; como ejemplo de ello se cita textualmente parte del informe del Jefe del Sector de Defensa RIO GRANDE: "Al desempeñarse los medios de FA como componentes alojados en una base aeronaval, el SDAGRA no se organizó ni comportó como una clásica BAM de FA. Ajustado a su misión, el JSDA asumió el control operacional de todos los medios de la FA destinados en el área: Esc M V, AAa, Ra, CIC, Comunicaciones, CORAER y LADE. Asimismo, se constituyó en autoridad de coordinación en lo referente a: AAa, Defensa Civil y ROA. Esto originó continuas fricciones con ARA, que se trataron de superar con mutuas concesiones".

CAP. II | CAP. III | CAP. IV | CAP. V | CAP. VI | CAP. VII

13. Por lo anteriormente expuesto, se deja perfectamente establecido la necesidad de conocer las posibles hipótesis de guerra que nuestro país podría llegar a concretar, lo que beneficiaría la correcta determinación de las diferentes BBAAMM de despliegue, cuya aptitud operativa sería lograda en base a reiterados ejercicios operativos, similares a las situaciones reales. Ejemplo de ello, podemos citar a los escuadrones aeromóviles los cuales lograron desempeñarse en la forma ya conocida por todos, gracias al adiestramiento ejecutado y así vemos cuan grande serían los beneficios si junto a ellos, y del mismo modo, trabajasen los medios de apoyo operativo y logísticos que en tiempos de guerra constituirían la misma base operativa. Este concepto se vería beneficiado si los medios operativos, de apoyo operativo y logístico proveniesen de una misma unidad, ya que el conocimiento mutuo sería anterior a la constitución de la BAM operativa.

14. En definitiva se deja perfectamente establecida la necesidad de contar con las orgánicas de las unidades operativas para las diferentes hipótesis de guerra a los efectos que cada integrante de la Fuerza sepa perfectamente qué lugar ocuparía al concretarse las mismas; ésto brindará al personal la ventaja de poder conocer con antelación y al detalle, las tareas que le corresponderán cumplir, detectando con ello las deficiencias prematuras y poder solucionarlas en oportunidad.

15. Del mismo modo se observó la necesidad de adecuar la movilización nacional, de tal forma que los medios convocados sepan qué hacer y cuáles serán sus lugares de trabajo (ROA, Defensa Civil, etc). Por ello se determinó la conveniencia de contar con un organismo, dentro de Fuerza Aérea, que se aboque a la tarea de mantener actualizada y organizada la parte de movilización nacional que sea afin a nuestra fuerza.

Conclusiones

16. Del análisis efectuado se extraen las siguientes conclusiones:

1º) Existe la necesidad de vincular los medios materiales y humanos en estructuras orgánicas eficientes, que hagan factible el cumplimiento de la misión al más bajo costo.

2º) Las estructuras orgánicas deben responder a la misión de las Fuerzas y al conjunto de circunstancias y factores que conforman la situación (OPORTUNIDAD).

3º) Evitar cambios radicales que no respondan a necesidades evidentes, impuestas por la misión y situación (ESTABILIDAD).

4º) La estructura orgánica debe poseer una cadena de mandos definida, que facilite la interacción y coordinación eficientes entre todos y cada uno de los componentes.

5º) Deben arbitrarse todos los medios necesarios para adoptar una doctrina militar con claros principios de acción conjunta que sea oficialmente aceptada en los más altos niveles de conducción, difundida, enseñada y practicada.

6º) Es imprescindible lograr la integración de los esfuerzos actuando con objetivos comunes, contando, en consecuencia, con una comunidad espiritual y una doctrina de empleo conjunta que fije las responsabilidades de cada Fuerza, evite superposición de esfuerzos, permita la práctica eficiente de la conducción y operación conjuntas y el conocimiento de las limitaciones mutuas.

7º) Aplicar los principios de: MAXIMA INTEGRACION, PLENA UTILIZACION DE LAS FUERZAS Y APOYO MUTUO (PC-00-01).

8º) Mantener la vigencia del principio de UNIDAD DE MANDO a efectos de explotar la característica esencial de la FA, que es la FLEXIBILIDAD DE EMPLEO.

13

9º) La organización de la FA debe tener correspondencia con las otras FFAA y estar concebida de tal forma que sea una "Organización de Guerra, adaptada al tiempo de Paz".

10º) Mantener vigente la organización de los Escuadrones Aeromóviles adaptándolos a la misión y situación.

11º) Evitar la falta de conocimiento mutuo del personal en las Bases de despliegue y de las características del TO al cual debe estar habituado.

12º) Se deben respetar los conceptos de EXTENSION DEL CONTROL y ASIGNACION HOMOGENEA DE FUNCIONES, para lograr la máxima eficacia y eficiencia en las operaciones, especialmente en las tripulaciones de vuelo, personal de apoyo técnico y los afectados a seguridad y defensa de instalaciones.

CAP. II
CAP. III
CAP. IV
CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

15

CAPITULO II
AREA EQUIPAMIENTO

17. Con referencia al equipamiento de la Fuerza Aérea, quedó perfectamente aclarada la necesidad de contar con medios adecuados y altamente capacitados para satisfacer ampliamente las necesidades de los diferentes Teatros de Operaciones.

18. Posterior al despliegue del año 1978 se elevaron ciertos requerimientos operativos a efectos de ser solucionados por los respectivos Comandos (ejemplo: tanques eyectables de aviones Camberra, equipos de radar, altímetros, etc). Ellos no fueron solucionados y así se llega a la Guerra de las MALVINAS con las mismas deficiencias anteriormente citadas. Una vez iniciadas las acciones y frente a la necesidad de concretar operaciones reales de guerra, las deficiencias existentes desde hacía mucho tiempo, comenzaron a manifestarse y solucionarse en forma inmediata, pero con los inconvenientes propios de "soluciones sobre la marcha", lo que podría haberse evitado si se hubieran tomado las medidas cuando las deficiencias fueron detectadas en el año 1978.

Medios Aéreos

19. Las diferentes operaciones desarrolladas con medios aéreos cuya autonomía no permitía extenderse más allá de los OOMM a batir, desprovistos de equipos modernos de navegación y tiro, con armamento a veces obsoleto e inadecuado, carente de sistemas de autodefensa, demostró lo inaceptable que puede resultar una misión, ya sea por no llegar al blanco, no encontrar al mismo, o porque una vez atacado el OM no se pueda lograr batirlo por falla de armamento; y luego los riesgos corridos por carecer de defensa propia y poca autonomía para el regreso con equipos de navegación anticuados. Asimismo, se tomó conciencia de la necesidad de contar con equipos de contra-medidas electrónicas, ya sea por medio de un sistema o individualmente en cada avión de combate. Como ejemplo de lo expuesto podemos citar al Sistema de Armas Super Etendart, cuya efectividad está de más explicarla. Como conclusión de lo anteriormente expresado se puede asentar la necesidad de contar con Sistemas de Armas que reúnan las siguientes características:

CAP. III CAP. IV CAP. V CAP. VI CAP. VII

1º) Reabastecimiento en vuelo.

2º) Poseer capacidad mínima de autodefensa.

3º) Equipos de navegación y tiro altamente capacitados y acorde a cada sistema de armas.

4º) Contramedidas electrónicas, ya sea integradas en un sistema o por avión de combate.

5º) Comunicaciones altamente confiables y seguras.

20. En base a problemas surgidos al introducir modificaciones de equipamiento de los aviones, modificando los ya existentes, y con el objeto de que tales problemas no se produzcan en el futuro, se expone la conveniencia de contar con un Oficial Jefe de Proyecto, quien pertenecerá al sistema de armas a modificar y se responsabilizará de la misma en su faz operativa. En cuanto a este aspecto, se les deberá extender mayor participación y responsabilidad a los equipos "calidad de vuelo". En toda adquisición de material aéreo deberá primar el concepto de "Sistema de Armas" apto a nuestra necesidad territorial. (Mayor General PERKINS Actas de Conferencias Conflicto Anglo-Argentino - Pag 57).

21. Dentro de los medios aéreos, se debe hacer mención especial al helicóptero. Es indudable que este material desempeñó un papel sumamente importante en la Guerra de las MALVINAS; lamentablemente no fue explotado convenientemente por nuestras tropas, pero es de considerar lo que manifiesta el Mayor General Jhon M STRAWSON CB, OBE, Asesor Militar, WESTLAND:

"Hay, desde siempre, una lección que se hace evidentemente
"a través de los conflictos, del primero hasta éste que sim-
"plemente ha confirmado. Dado un apoyo político y con adecua-
"dos recursos militares teniendo esto, lo que es decisivo, la
"calidad, el carácter, pericia, coraje, determinación, entre-

"namiento y liderazgo de la gente involucrada. Ahora, sería "bueno hacer, tres preguntas, primero ¿Cuál fue el requerimien "to militar para las operaciones?, segundo ¿Cómo y cuánto ayu "daron los helicópteros?, tercero, ¿Qué podemos sacar como con "clusiones?. Con respecto de la primera, los requerimientos "para toda operación exitosa son casi siempre los mismos. Uno "debe contar con cinco cosas: información, poder de fuego, "movilidad, comunicaciones y abastecimiento, todo esto dentro "de un comando y control propios. El helicóptero ayuda a hacer "todas estas cosas, adquiere información, teniendo su propia "coalición de movilidad y poder de fuego, es un excelente co- "municador, pertenece a una clase propia por sí mismo como "vehículo logístico y es indispensable para el comando".

"¿Qué fue, por ejemplo, lo que le brindó a la flota su liber- "tad de maniobra?.Fue la visión antisubmarina y antisuperfi- "cie provista por los helicópteros. ¿Qué fue lo que brindaba "la velocidad, potencia de fuego, comunicaciones y abasteci- "miento a la fuerza de asalto?, era la capacidad de unir los "barcos con la costa. ¿qué posibilitó a los cañones de 105 mm "estar en los lugares correctos y seguir haciendo fuego?, fue "el helicóptero. ¿Quién distribuyó abastecimiento, desembar- "có partidas clandestinas de reconocimiento y combate, desplie "gue de abastecimientos y materiales de uso para rescate de "sobrevivientes?. Si yo quisiera sintetizar lo que representó " el helicóptero para la Fuerza, en una sola palabra, diría "que él, proveyó el impulso desde que la Fuerza de Tareas de- "jó estas costas hasta el fin de la guerra, impulsó de todo "tipo y manera, en el mar, logísticamente, en ataque, en res- "cate, en tierra. Durante el asalto propiamente dicho fue, "como se me ha indicado, que los helicópteros proveyeron y "mantuvieron el impulso mayor. En el primer día solamente sie "te 'Sea King' levantaron algo así como un millón de libras "de equipos de abastecimientos y entre 500 y 600 soldados".

18

"Por supuesto no debemos olvidar la otra cara de la moneda, "los daños y pérdidas sufridas por nuestros barcos y la respuesta inmediata de los helicópteros en el rescate de los "sobrevivientes, tanto de balsas o de aguas heladas o como "en el caso del "SIR GALAHAD', desde el castillo de popa envuelto en densas humaredas y con munición explotando en derredor. Debemos recordar también, la velocidad en rescatar "heridos, tanto en el mar como en las batallas en tierra para ser puestos bajo cuidado médico. Como los médicos han reportado, la llave de tantas facilidades sanitarias, simplemente ésto no se podría haber hecho sin helicópteros".

"Fue en las batallas terrestres, día tras día los 'Sea King' "transportaron soldados, cañones de 105 mm, munición, equipos "y abastecimiento. Con respecto a la tercera pregunta, las "conclusiones deben ser sacadas por cada uno. Yo creo que "asentiré que sin la capacidad de los helicópteros hubiera "sido imposible retomar las MALVINAS".(Actas de Conferencias sobre el Conflicto Anglo-Argentino).

22. Lo expuesto por este Oficial inglés, nos deja como conclusión la importancia que implica el uso de helicópteros en los conflictos actuales y en consecuencia la necesidad de contar con ellos; asimismo es necesario dejar preferentemente determinado la necesidad de considerar al helicóptero como un "Sistema de Armas".

23. A continuación se exponen una serie de necesidades que, si bien no constituyen medios aéreos, son incluidos ya que contribuyen al mejor empleo de éstos; dichas necesidades son:

1º) Dada la importancia que revista el uso de los radares en el campo de las operaciones, dotar a la Fuerza de un armamento (Misil tipo "MARTEL") a efectos de lograr la destrucción de los mismos.

2º) Equipar a las unidades operativas, de los polígonos de tiro y armonización adecuados para cada Sistema de Armas.

3º) Equipos de GCA móviles para ser empleados en las BBAAMM de despliegue.

4º) Incrementar la cantidad de elementos para el apoyo técnico en algunas unidades operativas.

5º) Tender a realizar el aprovisionamiento de las aeronaves de combate mediante sistemas PAC.

6º) Tender a la racionalización del armamento aéreo a efectos que pueda ser intercambiable entre los distintos Sistemas de Armas.

7º) Blancos para tiro Aire-Aire en maniobras de combate.

24. A los efectos de minimizar los tiempos de alistamiento y despliegue y a su vez mantener un perfecto orden y control de los elementos a desplegar, es necesario imponer el uso de los módulos de despliegue, ya en parte usados por los Escuadrones Aeromóviles, con grandes beneficios.

25. La Fuerza Aérea deberá considerar en breve tiempo la adquisición del equipamiento adecuado para la guerra QBR, ya que hasta el momento no se cuenta con dichos medios.

Medios de AAa

26. Con respecto a la Artillería Antiaérea se expresa la necesidad de considerar Sistemas de Armas que cubran todas las posibles variantes de velocidades, distancias y alturas de los posibles incursores; ningún sistema será totalmente apto si no dispone de los medios necesarios que permitan una inmediata y eficaz reacción contra incursores en aproximaciones a diferentes

perfiles de vuelo, sobre todo los de bajo nivel. (Defensa Aérea en y alrededor de las MALVINAS en 1982 - por el Mayor General Ken PERKINS. Asesor Militar del Grupo Dynamics de la British Aerospace - Actas de Conferencia sobre el conflicto Anglo-Argentino - Pag 59).

Meteorología

27. Referente a la información meteorológica, adoleció de fallas a causa de los sistemas de comunicaciones. La distribución de la información básica y elaborada y desde la Oficina Principal de Pronóstico, hacia las oficinas de las BBAAMM se efectuó por teletipo, utilizando la Red de Comando y Administración. Es importante señalar que este medio fue totalmente deficiente, llegando a la incomunicación total con algunas unidades (Ejemplo RIO MAYO) y también que el volumen de tráfico meteorológico era tal que dificultaba el tráfico de las comunicaciones de Comando y Administración.

28. De lo anteriormente citado se deduce que la Red de Comando y Administración no puede ser utilizada para el tráfico de la información meteorológica. Dichas deficiencias fueron expuestas con antelación; no obstante no se dio lugar a los requerimientos de instalar canales exclusivos para el tráfico meteorológico. Durante la fase alistamiento se solicitó la adquisición de una estación automática portátil de recepción de foto-satélite meteorológico para ser instalado en la oficina principal de pronóstico. Dicha estación era imprescindible para conocer el estado del tiempo en el Teatro de Operaciones; como el requerimiento no fue satisfecho sería necesario considerar la adquisición de los equipos para futuras operaciones.

29. Es importante señalar que el sistema de enlace de comunicaciones estructurado para satisfacer el tráfico meteorológico estaba basado en la red de microonda de ENTEL, siendo este sistema muy vulnerable a la acción del enemigo.

30. Por lo expuesto se desprende que la información meteorológica fue víctima de la deficiencia en nuestro sistema de comunicaciones para tiempos de guerra.

Movimiento de materiales

31. Referente a los elementos necesarios para efectuar las tareas de carga, descarga, traslado y almacenaje de materiales no se contó con la cantidad necesaria como tampoco con los especialistas para determinadas tareas, especialmente en lo que respecta al manipuleo del material explosivo. Teniendo en cuenta las experiencias vividas en el Conflicto "BEAGLE" y a pesar de las vivencias rescatadas y expresadas por escrito en distintos informes, se volvieron a repetir deficiencias en las previsiones de los diferentes elementos que configuran los medios necesarios para efectuar dichas tareas durante el Conflicto MALVINAS; a pesar de lo ya conocido, fue inevitable la falta de provisión, en el momento oportuno, de elementos que eran de suma importancia. Se presentaron en consecuencia, innumerables inconvenientes en los movimientos de la carga, que en muchos casos fueron suplidos por el ingenio y la voluntad del personal que cubría dichas tareas.

32. Resulta lógico pensar en la necesidad de dotar a depósitos, polvorines, terminales de carga etc, de los medios más adecuados y seguros que permitan satisfacer las tareas con menor esfuerzo, mayor rendimiento y lo más importante, con el más alto grado de seguridad posible para el personal que opera en tales situaciones. Se debe considerar la necesidad de contar con el personal idóneo para tales tareas, erradicando totalmente el uso de soldados a efectos de lograr un alto grado de eficiencia en conjunto, con una buena dotación de equipos tales como:

1º) Pallet de madera dura, con medidas aptas para el estibaje en aviones o camiones, construidos de acuerdo con las reglas establecidas (peso, medidas, alto, etc) a efectos de ser tratados por medio de moto elevadores.

2º) Máquinas flejadoras a los fines de cerrar dichas cargas con sus correspondientes flejes metálicos.

3º) Moto-elevadores para diferentes cargas alimentadas por combustible o electricidad, estas últimas sumamente aptas para los trabajos en polvorines.

4º) Carros transportadores, manuales o eléctricos.

5º) Tractores pesados y livianos.

6º) Grúas móviles.

33. Si bien todos los elementos necesarios son sumamente costosos, se debe pensar en que la mayoría de los accidentes producidos, se deben a que las tareas de carga y descarga se realizan con personal no capacitado y sin contar con los elementos adecuados. El costo inicial de los citados equipos se verá amortizado por su larga vida útil y la rapidez y economía en el tiempo empleado para el movimiento de cargas.

Servicios Contra-Incendio

34. Con referencia a los Servicios Contra-Incendios se puede afirmar que, si bien sus funciones son una de las más importantes dentro de la actividad de un aeródromo, adolecen de ciertas deficiencias, las cuales en un momento dado, pueden transformarse en factor determinante para la recuperación de una tripulación o de un avión. Dichas deficiencias se vieron materializadas por:

1º) Falta de medios en cantidad y aptitud.

2º) Falta de racionalización de los medios.

35. De lo expuesto anteriormente, se toma como ejemplo la BAM "CONDOR", cuyos equipos contra-incendio fueron totalmente inadecuados y llegaron a dicha Unidad fuera de servicio.

Equipamiento de Personal

36. Otra de las deficiencias, que pese a solicitudes efectuadas en tiempo de paz no fueron solucionadas, fue el equipamiento adecuado de vestuarios para las zonas respectivas.

37. En base a las experiencias adquiridas en el Conflicto BEAGLE se crearon los depósitos de movilización con el objeto de que, llegado el momento de operar nuevamente, el personal contase con los elementos necesarios; en el Conflicto MALVINAS se repitieron los mismos problemas que en 1978, agravados por las inclemencias del tiempo.

38. El personal de apoyo técnico debe realizar tareas que le obligan a permanecer por largos períodos expuestos a muy bajas temperaturas, fuertes vientos y en condiciones de lluvia o nieve; esto obliga a que la Fuerza Aérea prevea un equipamiento adecuado para el citado personal, ya que hasta el momento no se dispone de tales equipos. Si bien éste fue un problema generalizado, se cita el ejemplo de la BAM "CONDOR", en donde el personal no contaba con la provisión de guantes adecuados; las bolsas de dormir fueron insuficiente abrigo, obligando a acostarse sin quitarse la ropa, con el consiguiente empleo antihigiénico de las mismas. Los borceguíes fueron inadecuados, dejando pasar la humedad y descosiéndose totalmente ante su empleo mojados o con barro. Se debieron efectuar tareas de mantenimiento expuestas a lluvias, sin ropas impermeables, y en muchos de los casos, se debieron suspender las mismas por lo intenso de las lluvias y la falta de cubierta impermeable del tipo estructural que hiciera las veces de "mini hangar individual".

39. Para el personal de pilotos, se deberá estudiar la posibilidad de provisión de un buzo de vuelo para zona fría y húmeda, acompañado de un conjunto de ropa interior adecuada, y en lo posible antiflama.

40. Se debe tener presente la necesidad de proveer equipos que preserven al personal del "stress" producido por el frío: para ello se considerará una confección de trama cerrada, resistente, impermeable, con cierres adecuados.

ersonal

las deficiencias, que pese a solicitudes efec-
e paz no fueron solucionadas, fue el equipamien-
ctuarios para las zonas respectivas.

a las experiencias adquiridas en el Conflicto
los depósitos de movilización con el objeto de
mento de operar nuevamente, el personal contase
s necesarios; en el Conflicto MALVINAS se repitie
blemas que en 1978, agravados por las inclemen-

nal de apoyo técnico debe realizar tareas que le
er por largos períodos expuestos a muy bajas tem
vientos y en condiciones de lluvia o nieve; es-
Fuerza Aérea provea un equipamiento adecuado pa-
al, ya que hasta el momento no se dispone de ta
n éste fue un problema generalizado, se cita el
CONDOR", en donde el personal no contaba con la
s adecuados; las bolsas de dormir fueron insu-
bligando a acostarse sin quitarse la ropa, con el
eo antihigiénico de las mismas. Los borceguíes fue
dejando pasar la humedad y descosiéndose totalmen
mojados o con barro. Se debieron efectuar tareas
expuestas a lluvias, sin ropas impermeables, y en
os, se debieron suspender las mismas por lo inten
y la falta de cubierta impermeable del tipo estruc
las veces de "mini hangar individual".

personal de pilotos, se deberá estudiar la posi-
ión de un buzo de vuelo para zona fría y húmeda,
conjunto de ropa interior adecuada, y en lo posi-

tener presente la necesidad de proveer equipos
ersonal del "stress" producido por el frío: para
rá una confección de trama cerrada, resistente, im
ierres adecuados.

41. Con respecto a las botas de vuelo, es conveniente contar con un sistema de extracción rápida en caso de eyección sobre el agua, ya que será conveniente abordar el bote sin ellas, a los efectos de no ocasionar pinchaduras. La Fuerza Aérea Norteamericana cuenta con botas de vuelo que, además de tener sus convencionales cordones, poseen cierres relámpagos a los costados, lo que permite cumplir con tal propósito.

Equipamiento de Supervivencia

42. Un aspecto importante en la supervivencia, es el uso del equipo correspondiente de una manera acertada y en el momento debido. Si se siguen en tierra los procedimientos correctos para preparar el equipo, y se toman durante el vuelo las debidas precauciones de supervivencia, un hombre tendrá excelentes oportunidades de sobrevivir en una emergencia.

43. Deberá cuidarse que el equipo de supervivencia sea el que corresponda a la naturaleza de la misión y a las características del Teatro de Operaciones. Estos elementos deberán ser controlados diariamente, e inspeccionados a intervalos regulares para asegurarse un adecuado empleo de los mismos.

44. Al iniciarse las operaciones del pasado conflicto, quedó demostrado una vez más que, a pesar del celo puesto por las Salas de Supervivencias, siempre existen deficiencias: como ejemplo de ello se puede citar el caso del Escuadrón M V, en el cual las radios "SARBE" y las linternas flash se encontraban fuera de servicio por no disponerse de las correspondientes baterías: ello no se debió a negligencia por parte de la Sala, la cual, en reiteradas oportunitades, había elevado los requerimientos correspondientes sin obtener resultados positivos. Iniciadas las hostilidades se trató de solucionar el inconveniente con el reducido número de estos elementos en servicio.

45. Otro aspecto importante a considerar, es la provisión personal de un traje antiexposición. Desde que los escuadrones operativos comenzaron a actuar en el Sur de nuestro territorio, se elevaron los requerimientos de provisión de un traje antiexposición adecuado para asegurar la supervivencia en el Mar Austral. Cuando se inician las operaciones en MALVINAS, la Fuerza Aérea se encontró con que sus tripulantes debían cumplir las misiones sobre grandes extensiones de mar y no contaban con el equipo apropiado. Se realizaron varias misiones antes de contar con dichos trajes, los cuales no llegaron a cubrir las necesidades de las tripulaciones, debiéndose compartir los mismos entre varios pilotos.

46. En el caso de las tripulaciones de Pucará, nunca contaron con dichos trajes, ni tampoco con el número necesario de chalecos salvavidas, lo que obligó a requisar los existentes en las aeronaves civiles de la isla. Por experiencias adquiridas durante el Conflicto, se efectuaron algunas modificaciones en el equipo de supervivencia, las cuales podrán ser tenidas en cuenta por otros Sistemas de Armas:

1º) Se sujetó, mediante una cuerda fina de acero forrada en nylon, la anilla que actúa el inflado del chaleco salvavidas al asiento del avión. Dicha modificación permite, al separarse del asiento, inflar automáticamente el mismo, asegurando la flotación del piloto en caso que éste caiga al mar desvanecido.

2º) Se ató al seguro de la radio de emergencia, una boya de plástico, a efectos que el piloto, en el agua, tirando de la misma, extraiga dicho seguro, y ésta comience a transmitir en 121,5 Khz.

3º) Se creó una ración reducida de supervivencia, la cual asegura una alimentación normal por 24 horas y hasta 48 horas, administrándola racionalmente.

47. Otra deficiencia observada en el equipamiento de supervivencia, es el hecho que las radios, al emitir en 121,5 khz obligan al medio aéreo a realizar "homing" con la armónica 243, lo que brinda muy poco alcance (5/7 NM).

48. También se observó la necesidad de contar con la pantalla reflectora portátil en los equipos, a efectos de incrementar la superficie reflectora para los radares de búsqueda, ya que un bote salvavidas en el mar es muy difícil de ser detectado.

Conclusiones de Equipamiento

49. De lo analizado, se desprenden las siguientes conclusiones:

1º) Necesidad de contar con eficientes y seguros equipos de navegación y de vuelo por instrumentos.

2º) Necesidad de instalación de equipamiento de navegación de funcionamiento independiente (fundamentalmente INERCIAL) o en su defecto, equipamiento OMEGA.

3º) Necesidad de montaje en los aviones IA-58 Pucará de cañones de 30 mm.

4º) Proceder al equipamiento de CME y CCME a Sistemas de Armas Aéreas y Terrestres.

5º) El equipo de supervivencia debe ser acorde con las exigencias impuestas por las características del Teatro de Operaciones. La supervivencia de las tripulaciones depende de los equipos de vuelo que utilicen. Las bajas temperaturas de aire y del agua causaron tantas víctimas como el armamento del enemigo.

6º) No se deben utilizar Sistemas de Armas en funciones para las cuales no fueron concebidos.

7º) Los medios aéreos de Exploración y Reconocimiento deben estar equipados con armas defensivas y CME.

8º) Los medios aéreos afectados a las operaciones deben contar con sistemas alerta radar y CME.

9º) No se deben efectuar modificaciones al material aéreo sin haberse efectuado los estudios de ingeniería necesarios, previéndose la realización de los vuelos de ensayo antes de iniciar las hostilidades.

10º) Debe aprovecharse al máximo la capacidad de reabastecimiento en vuelo.

11º) Debe proveerse sistema de visores HUD.

12º) La utilización de helicópteros es fundamental en tareas de búsqueda y salvamento y operaciones helitransportadas en el campo táctico.

13º) Los aviones a ser reabastecidos en vuelo, deben contar con radiobalizas portátiles para facilitar su ubicación.

14º) Es de fundamental importancia el equipamiento de radioaltímetros de baja resolución.

15º) Deben instalarse en las aeronaves de combate equipamiento radioeléctrico de gran alcance (HF).

16º) La reserva de guerra, debe permitir contar con los efectos de abastecimientos necesarios para mantener la capacidad operativa que la acción de guerra exige.

SECRETO

17º) Es de vital importancia la planificación, adecuación y desarrollo de la industria aeronáutica, mediante una racional integración de entes privados y estatales.

18º) La infraestructura industrial y la logística aérea, deben estar en capacidad de introducir modificaciones inmediatas y urgentes en los Sistemas de Armas, equipos y armamentos, que permitan adaptarse a las exigencias de la guerra.

19º) Todos los recursos de la Nación deben estar orientados a la Defensa Nacional.

20º) Debe desarrollarse una unidad aérea especializada en tareas de Búsqueda y Salvamento/Exploración y Reconocimiento.

21º) Debe tenerse presente como principio rector, el asegurar a las tripulaciones de combate un eficiente servicio de Búsqueda y Salvamento.

22º) En la Paz deben prepararse, comprobarse y efectuarse, ensayos y experimentaciones sobre material explosivo.

23º) En las previsiones de compra de material, dar prioridad a la adquisición de misiles Stand Off del tipo Exocet, Gabriel, etc, posibilitando su adaptación a los Sistemas de Armas más aptos (que cuenten con capacidad de reabastecimiento en vuelo).

24º) La evaluación del armamento debe efectuarse durante la época de paz.

25º) El armamento terrestre portátil a proveer al personal que va destinado al combate, debe ser el más adecuado a tal fin, y en óptimas condiciones de uso.

26º) Debe normalizarse el equipamiento a nivel conjunto, con las otras FFAA.

CAP. III CAP. IV CAP. V CAP. VI CAP. VII

27º) Deben eliminarse trabas burocráticas en la evaluación, adquisición y fabricación de equipos.

28º) Se deben cumplimentar y respetar normas vigentes sobre la calidad del equipo personal, y adecuarlas a las necesidades propias.

29º) Debe privar la calidad en la adquisición de equipos personales.

30º) Debe incentivarse la habilitación de un ente de investigación conjunta para desarrollar equipamientos adecuados.

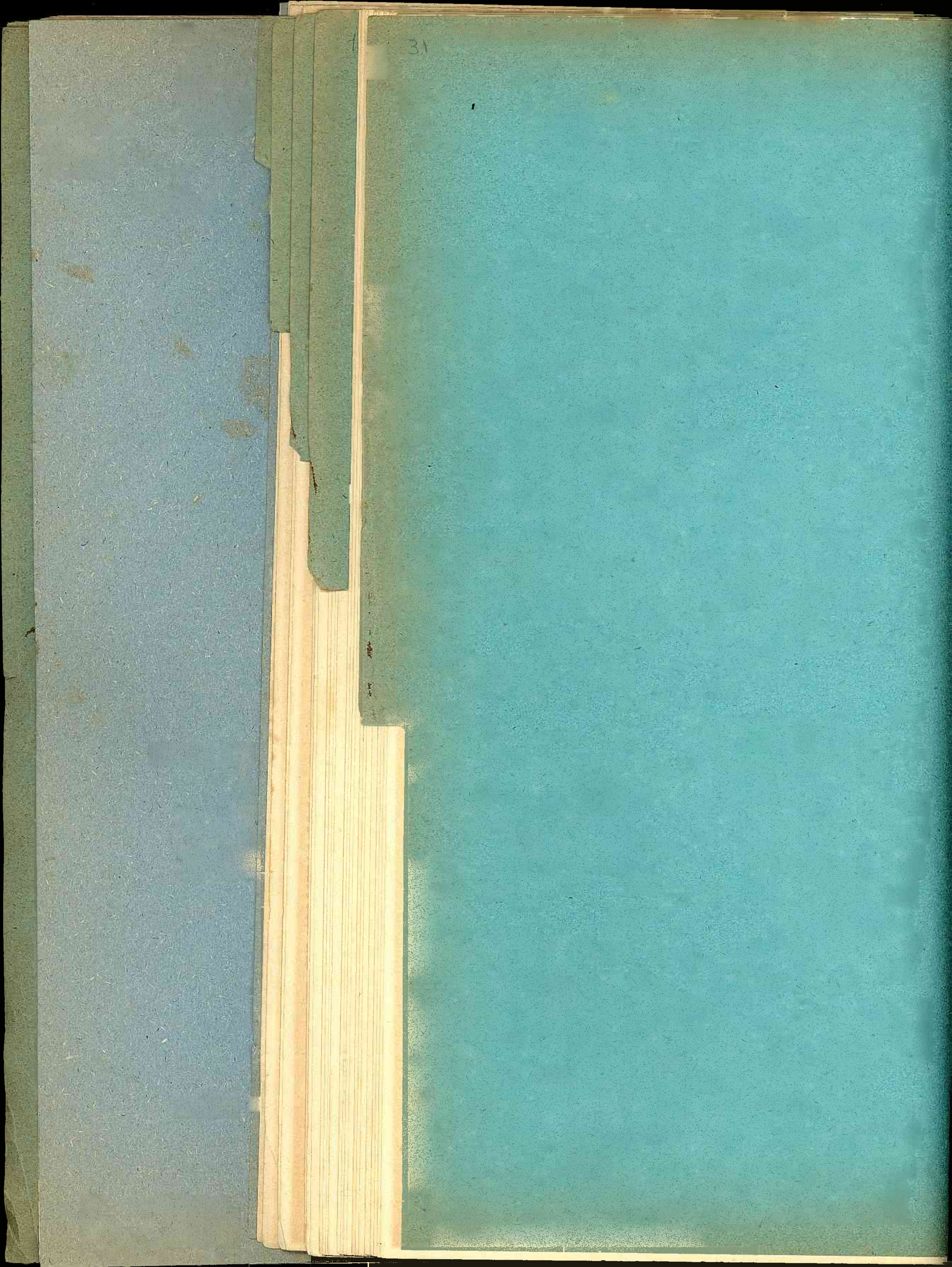
31º) Necesidad de dotar con equipos, elementos, y personal idóneo a las Terminales Aéreas de Carga para asegurar eficiencia en operaciones de carga y descarga y reducir los tiempos que imponen estas operaciones.

32º) La Artillería Antiaérea debe contar con gran densidad de tiro, velocidad de fuego y calibre adecuado.

33º) Debe proveerse a las Unidades de Despliegue con misiles S/A de media y gran altura.

34º) Debe insistirse en la necesidad de trabajar con una doctrina conjunta, para eliminar descoordinaciones y lograr mayor efectividad en el uso de la Artillería Antiaérea entre la FA y las otras FFAA.

35º) Debe preverse en los planes, el aprovechamiento de los medios terrestres de empresas estatales para suplir propias deficiencias.


31

CAPITULO III

AREA INFRAESTRUCTURA

50. En términos generales, podemos afirmar que, salvo muy pocas excepciones, la infraestructura de los aeródromos desde donde se realizaron las operaciones, ha sido desarrollada bajo una concepción para tiempo de paz, donde han primado la estética y el confort, frente a lo operativo y seguro, lo que, en consecuencia, la hace sumamente vulnerable, con grandes servidumbres, e insegura. Como ejemplo podemos citar las construcciones de los Casinos de RIO GALLEGOS y COMODORO RIVADAVIA. Todo esto se agrava si se tiene en cuenta que, en todos los casos, los Puestos Comando, CIC y Escuadrones Aéreos, tenían sus lugares de trabajo en dichas instalaciones, corriendo el riesgo de ser destruidos totalmente en cualquier momento por los probables ataques.

51. En cuanto a las características que deben reunir estas construcciones, podemos tomar el ejemplo de las bases israelitas, las cuales están totalmente bajo tierra. En el caso de montar una unidad de campaña, se deberá contar con los módulos necesarios para poder ser hundidos en el terreno; éstos serían de gran utilidad para las posiciones de Artillería Antiaérea cuyo personal vive aferrado al terreno durante las 24 horas. Para concluir, podemos afirmar la necesidad de modificar íntegramente la infraestructura de nuestras Unidades, sobre todo, aquéllas donde desplegarían los medios en caso de conflictos.

Pistas

52. Con respecto a su uso, en ninguna de las BBAAMM se contó con más de una de ellas. Si bien en la actualidad las pistas pueden ser reparadas en forma rápida, debido al fraguado de los elementos modernos, se debe tener presente que nuestros aviones regresaban de las misiones con el combustible justo para aterrizar, sin posibilidades de dirigirse a otras de alternativa de haber quedado fuera de servicio, esto habria implicado la pérdida de todos los aviones que regresaban. En la actualidad, frente

a las características de los aviones operativos, no se puede disponer de pistas menores a 2.400 metros sin barreras de contención ni cable de frenado. Como ejemplo, se tiene al Escuadrón M V, el cual se vio en la obligación de operar en la pista de RIO GRANDE, que cuenta con una longitud de 2.000 metros, sin barrera, con el agravante de estar en la mayoría de los casos mojada, debiendo los aviones despegar con peso excepcional, lo que significaba realizar el mismo 100 metros antes de su finalización.

Pistas de Emergencia

53. Con respecto a esta clase de pistas, se cuenta con algunas de ellas próximas a los aeródromos, sobre rutas pavimentadas. Debe aclararse perfectamente, que éstas no reúnen las necesarias condiciones de seguridad requeridas por los aviones actuales, ya que son tramos de rutas normales, a las cuales no se les ha efectuado ningún tipo de mejoras, salvo el compactado de zonas de despeje sobre la banquina, para aviones livianos (Tipo Cessna 182). Para que ellas sean operables por aviones tipo Mirage y A-4B/C, deberán ser ensanchadas sobre la base de la ruta, con un ancho y resistencia tales, que permitan despegues y aterrizajes seguros, con una longitud no menor a 2.400 metros, dotadas de un sistema de semáforos a ser operados por personal idóneo.

54. También existe la posibilidad de crear pistas en aeródromos chicos, las que estarán mimetizadas con una capa de tierra en tiempos de paz, para poder ser despejadas rápidamente al iniciarse las hostilidades.

Refugios

55. En este aspecto se tendrán en cuenta las deficiencias y necesidades de refugios para el material aéreo y personal:

1º) Refugios para el material aéreo: Estos fueron escasos para la dotación completa de aviones, o directamente faltaron por completo en otros aeródromos. La construcción de los mismos ha sido planificada en forma tal que, si bien dificulta la destrucción de los aviones por impactos directos,

no cubre el preservarlos de impactos en la plataforma y calle de rodaje,ya que se cuenta con una sola para tal fin. También se debe considerar la deficiencia de no habérseles construido una calle perimetral que permita el abastecimiento por fuera, evitando con ello el ingreso de los vehículos de combustibles a su interior.

2º) Refugios para aviones en alerta: Referente a estos refugios, deberán estar ubicados próximos a cabeceras de pista, y construidos tipo "bunker", tanto para los aviones, como para el apoyo técnico que deberá ir ubicado entre los aviones.

3º) Refugios para el personal: Es necesario contar con refugios suficientes y seguros para la totalidad del personal (RIO GRANDE contó con refugios tipo zanjas para 400 hombres, siendo la dotación de 950). Deberán ser construidos cerca de la zona de mayor concentración de personal, para asegurar una rápida utilización de los mismos. Estos refugios deberán ser del tipo "bunker" y no del tipo zanja, los cuales no ofrecen ninguna protección.

56. Debe quedar perfectamente aclarado, que todas estas construcciones deberán ser construidas para que perduren en el tiempo y no para un uso pasajero, debiendo ser utilizadas en forma permanente, en frecuentes ejercitaciones, evitando que terminen cumpliendo otra función distinta de aquélla para las que fueron construidas (refugios de aviones como polvorines, por ejemplo).

Conexión con Rutas

57. Es de suma importancia contar con buenas conexiones de caminos desde los aeródromos a las rutas principales, en especial, hacia aquéllas que pueden ser utilizadas como pistas de emergencia. Una correcta conexión no sólo permitirá una rápida dispersión,

en caso de no contar con refugios, sino también llegar rápidamente a las pistas de emergencia, en caso de estar la principal fuera de servicio.

Polvorines de Campaña

58. En la actualidad, frente a las altas posibilidades de sufrir un ataque aéreo, es de suma importancia evacuar todo el material explosivo, munición y armamento de los polvorines principales, a efectos de ser distribuidos en numerosos polvorines de campaña, ya sean móviles o fijos, que permitan un adecuado fraccionamiento y dispersión de los mismos.

59. Ellos deberán ser perfectamente diferenciados con respecto al tipo de material y usuario; a su vez, entre ellos, se deberán separar aquéllos destinados al almacenamiento de las espoletas, a efectos de evitar o minimizar los problemas que puedan surgir durante los ataques. Todo lo expuesto nace de las deficiencias observadas: polvorines de campaña establecidos muy próximos a las zonas de trabajo o de estacionamiento de aviones, consistentes en la mayoría de los casos en el material depositado sobre una zona compactada, cubierto con elementos impermeables tipo lona o nylon, cuando lo ideal era la construcción de depósitos tipo "bunker" a efectos de proteger los elementos almacenados de los ataques e inclemencias del tiempo.

Alojamiento

60. El alojamiento ha demostrado, en ambos conflictos, ser un elemento sumamente importante para prevenir las fatigas, y por supuesto, consecuentemente el "stress" a que está sujeto el personal que realiza tareas agotadoras. Estos alojamientos deberán reunir las condiciones de higiene y comodidades requeridas para un descanso reparador; para ello es necesario contar con instalaciones provistas de sanitarios completos, agua caliente/fría y calefacción,indispensables para la zona.

CAP. IV CAP. V CAP. VI CAP. VII

61. Si bien se ha hecho referencia al alojamiento desde el punto de vista de la comodidad, debe recordarse que la cualidad más importante que éste debe reunir, es la seguridad frente a los posibles ataques, ya sean aéreos o por golpes de mano, y es aquí donde nuestros alojamientos adolecen de grandes deficiencias. En caso que una unidad no reúna alojamiento de tales características, es preferible brindar alojamiento al personal dentro de la población civil.

Servicios

62. Dentro de los servicios, encontramos el de combustible, fundamental para el desarrollo de las operaciones. De acuerdo con las experiencias obtenidas en ambos Conflictos, se observó la necesidad de replantear algunos procedimientos que permitan superar los inconvenientes surgidos.

63. Como característica destacada, se observa que las plantas de combustible, por la ubicación de los tanques aéreos, como así también por la disposición de las instalaciones, no brindan la seguridad mínima necesaria ante posibles ataques aéreos o golpes de mano. En cuanto a los tanques subterráneos distribuidos en el terreno, pudo comprobarse que, debido a la falta de mantenimiento periódico, imposibilitó en algunas unidades, su utilización. De ambos tipos, este último es más aceptable. Por lo anteriormente expuesto se recomienda:

1º) Prever el reemplazo de tanques aéreos por subterráneos.

2º) Instalar alambradas perimetrales elevadas, sobre mamelones de tierra.

3º) Prever un sistema de electrificación que permita detectar ingreso de personal ajeno a la misma.

4º) Realizar el mantenimiento periódico de los tanques subterráneos, para evitar pérdidas o filtraciones de impurezas en el combustible.

36

64. Referente al servicio meteorológico, es importante dejar establecido que su ubicación deberá encontrarse cerca de las comunicaciones y de Operaciones, a efectos que la información pueda ser brindada en forma rápida a todos los interesados.

65. Con respecto a las redes de suministro eléctrico, es necesario instalar equipos de campaña en cada Unidad de posibles despliegues, y en todas aquéllas donde falten los grupos electrógenos necesarios, para asegurar el suministro en cualquier condición ante cualquier situación.

66. Referente al suministro de agua, es importante tomar contacto con Defensa Civil, a efectos de contar con depósitos dentro de la ciudad, en caso que los tanques de la Unidad queden fuera de servicio, debiéndose mantener un permanente control químico sobre el líquido elemento.

67. Es de gran importancia dejar perfectamente establecida la necesidad de organizar y adiestrar en la paz los pelotones de remoción de escombros, ya que en la actualidad se habla de ellos, pero no se adiestran convenientemente; es decir, establecer los roles permanentes para que, llegado el momento, puedan actuar en forma rápida y eficaz.

68. Es importante formar la conciencia en todo el personal de la Fuerza acerca de la necesidad de contar en las Unidades con los medios requeridos para montar un sistema de señuelos y enmascaramiento que satisfagan las necesidades de cada una de ellas.

Conclusiones

69. Del análisis efectuado extraemos las siguientes conclusiones:

CAP. IV
CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

1º) La infraestructura aeronáutica debe ser concebida y construida teniendo en cuenta las capacidades de los probables enemigos potenciales.

2º) Los refugios de aviones deben concebirse en función del material aéreo a ser desplegado, y deben estar dispersados para minimizar los efectos de ataques con impactos directos.

3º) Los depósitos de combustibles deben construirse enterrados o semi-enterrados, con bocas de carga que permitan acción inmediata, y la menor vulnerabilidad a la vista y ataques aéreos, y alejados de los alojamiento de personal y material aéreo explosivo o crítico.

4º) Las instalaciones de Terminales de Carga deben ser concebidas en concordancia con la misión que deben cumplir, a efectos de que tengan funcionalidad para la recepción y expedición de cargas, de acuerdo con las aeronaves de transporte que estén previstas para ser afectadas a las operaciones y al volumen de carga estimado.

5º) Las instalaciones operativas de las Unidades deben estar construidas con el criterio de ser lo menos vulnerables al bombardeo enemigo, en lo posible de una planta, con instalaciones subterráneas de alternativa para protección del personal.

6º) Deben evitarse las viviendas de personal civil y sus familias dentro del perímetro de seguridad de las Unidades Operativas.

7º) Las instalaciones deben estar pintadas y enmascaradas según las características geográficas del Teatro de Operaciones donde se erijan.

CAP. IV
CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

SECRETO

8º) Los refugios de personal deben ser concebidos teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

a) Capacidad destructiva del armamento enemigo.

b) Cantidad de personal afectado a la unidad y de aquél que despliegue en la misma.

c) Estar ubicados cerca de los lugares de trabajo.

d) Estar construidos antes del comienzo de las operaciones.

9º) Deben preverse, en cada unidad de despliegue, instalaciones adecuadas para esparcimiento del personal, y posibilitarse la práctica de deportes (mantenimiento de la moral).

10º) Las calles de rodaje, pistas auxiliares y plataforma de estacionamiento de aeronaves, deben permitir el desplazamiento, dispersión y estacionamiento de las aeronaves y equipos de apoyo previstos en el Plan de Operaciones.

11º) Al no ser factible la construcción de plataformas adecuadas de cemento y otro material, debe estudiarse la compactación del terreno y vías de acceso para posibilitar una adecuada dispersión de aeronaves.

12º) Las pistas de alternativa previstas para determinados sistemas de armas, deben estar acordes con las características de los mismos, teniendo en cuenta las máximas limitaciones de operación.

13º) Debe efectuarse un estudio de las características del terreno, y hacer abovedados para evitar que afecten las edificaciones y plataformas de estacionamiento de aeronaves y pistas en épocas de fuertes lluvias.

CAP. IV CAP. V CAP. VI CAP. VII

39

14º) Debe preverse la contingencia de operación en tiempo frío, con nieve o hielo, proveyéndose el equipamiento necesario para mantener habilitadas en todo tiempo las pistas, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento para aeronaves.

15º) Los polvorines, deben tener la capacidad de alojamiento de la munición explosiva necesaria para la operación de los sistemas de armas destinados a las Unidades, y a los que allí desplieguen.

16º) Son fundamentales los polvorines de campaña y la utilización de los polvorines móviles para asegurar mayor dispersión de la munición explosiva.

17º) Debe coordinarse con las Direcciones de Vialidad Provinciales y Nacionales, la construcción de tramos de caminos aptos para la operación de los distintos Sistemas de Armas previstos.

18º) Debe efectuarse una correcta evaluación de las pistas y aeródromos denunciados, selección de los que más se adecuen a las exigencias de las operaciones previstas, coordinando con sus dueños el mantenimiento adecuado, brindando apoyo y asesoramiento.

19º) No existe una planificación centralizada, a nivel nacional, para sistematizar y adaptar la infraestructura del país a las necesidades de las operaciones aéreas (preparación territorial).

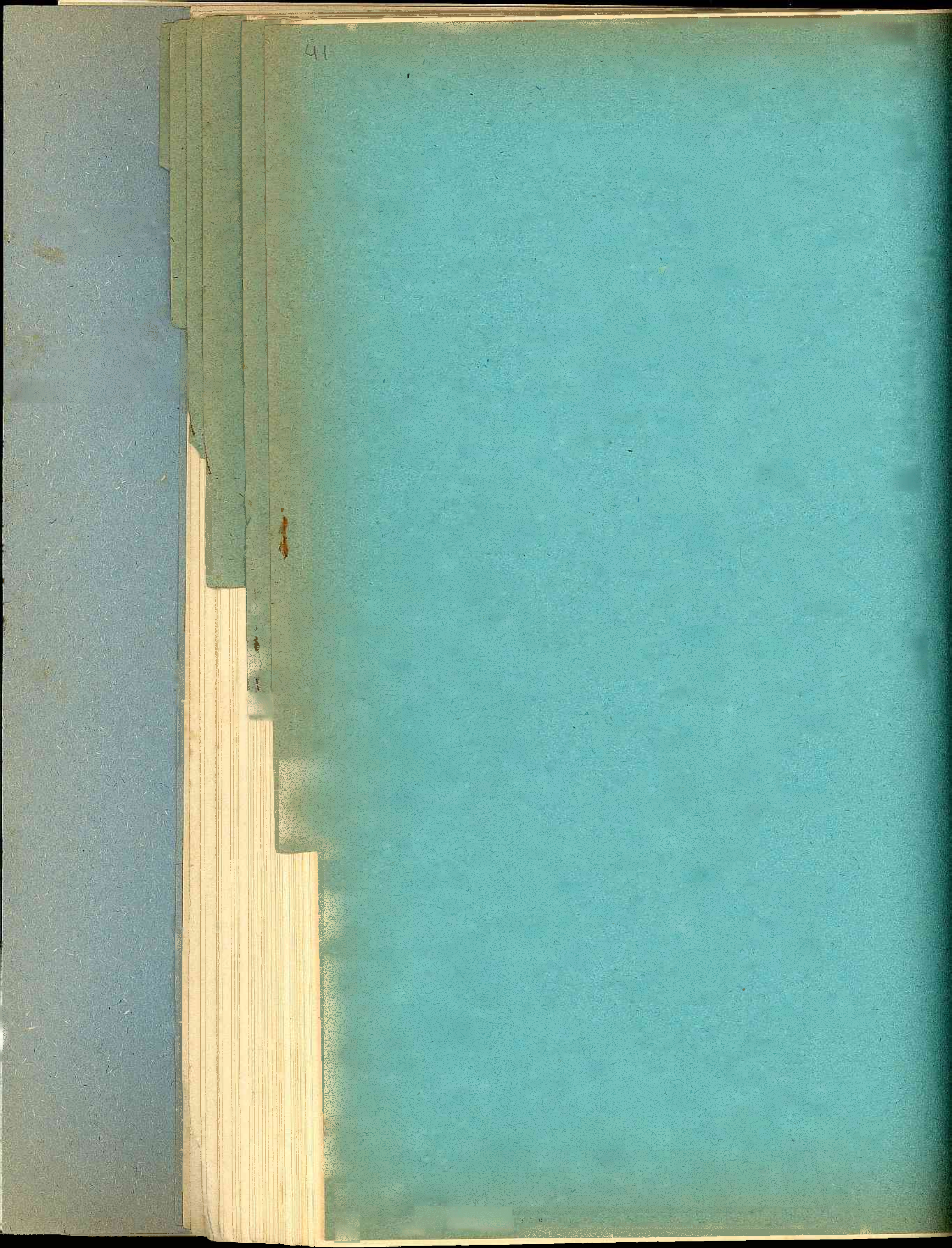
20º) Deben organizarse y adiestrarse convenientemente escalones de remoción de escombros con vistas al empleo durante la guerra.

CAP. IV

CAP. V

CAP. VI

CAP. VII



SECRETO

CAPITULO IV

AREA PERSONAL

70. Por las experiencias recogidas en los Conflictos BEAGLE y MALVINAS, se demostró que los cuadros de dotación y efectivos, fueron totalmente deficientes en cantidad, faltando en muchos de los casos el personal idóneo para cumplir con las respectivas funciones, En especial, la falta de personal para cumplir tareas en el Escuadrón Base, obligaba al personal de apoyo técnico a abocarse a las tareas de carga, descarga, almacenaje y dispersión del material (en la BAM "CONDOR" se poseían los víveres suficientes, pero no se disponía de personal de cocineros, lo que motivó que se designase al personal de aviadores y técnicos para desempeñar dicha tarea).

71. Con referencia a la cantidad de tripulaciones operativas, éstas fueron totalmente insuficientes, causando con ello un desgaste excesivo de las mismas, ya que no se podían efectuar los relevos necesarios, ni disponer de los descansos correspondientes para una conveniente recuperación de los mismos, estando sujetos a extensos períodos de tensión.

72. En el último Conflicto, en base a las pérdidas ocasionadas al personal de la Fuerza, se vio la necesidad de contar con una reserva adiestrada, a efectos de disponer de la misma al iniciarse las hostilidades. Es muy significativo y costoso para la Fuerza emplear Oficiales del Cuerpo de Comando, que serán los futuros conductores de la misma. Es imprescindible que se realicen los estudios necesarios para llevar a cabo un plan adecuado a los efectos de instruir las reservas operativas en los distintos Sistemas de Armas; ello permitirá, en consecuencia, disponer de los reemplazos correspondientes durante el desarrollo de las actividades.

73. Se deja constancia que no se pudo determinar si los porcentajes establecidos en los factores de planeamiento, referidos a cada Sistema de Armas, son los adecuados, ya que no se contó con dichas cantidades.

CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

42

CAPITULO IV

AREA PERSONAL

...on las experiencias recogidas en los Conflictos ...
...e demostró que los cuadros de dotación y efectivos,
...mente deficientes en cantidad, faltando en muchos de
... personal idóneo para cumplir con las respectivas fun...
...encial, la falta de personal para cumplir tareas de...
...obligaba al personal de apoyo técnico a abocarse
... de carga, descarga, almacenaje y dispersión del ma-
...(MALVINAS) se poseían los víveres suficientes, pe...
...encia de personal de cocineros, lo que motivó que se
... personal de aviadores y técnicos para desempeñar di...

...n referencia a la cantidad de tripulaciones operativas
...totalmente insuficientes, causando con ello un desgas...
... de las mismas, ya que no se podían efectuar los relo...
...s, ni disponer de los descansos correspondientes para
... recuperación de los mismos, estando sujetos a ex-
...ados de tensión.

...n el último Conflicto, en base a las pérdidas ocasiona-
...nal de la Fuerza, se vio la necesidad de contar con una
...trada, a efectos de disponer de la misma al iniciarse
...ones. Es muy significativo y costoso para la Fuerza e...
...l del Cuerpo de Comando, que serán los futuros condu...
... misma. Es imprescindible que se realicen los estudios
...a llevar a cabo un plan adecuado a los efectos de fi...
...servas operativas en los distintos Sistemas de Armas,
..., en consecuencia, disponer de los reemplazos corres-
...durante el desarrollo de las actividades.

...deja constancia que no se pudo determinar si los por-
...ablecidos en los factores de planeamiento, referidos a
...s de Armas, son los adecuados, ya que no se contó con di...
...ntos.

Personal Propio Recuperado

74. En razón de las experiencias vividas en el último Conflicto, se considera de vital importancia la necesidad de poner la máxima atención en el personal que regresa a su unidad de origen como "Personal Propio Recuperado". Para cualquier situación planteada, se deberá prever una recepción especial, a cargo de personal designado que permita interpretar la "situación especial" que vive en esos momentos el personal recuperado.

75. El grupo de Oficiales que componga la recepción de dicho personal, deberá estar integrado por un Oficial Jefe del Cuerpo de Comando, quien deberá poseer los antecedentes personales del hombre recuperado para su mejor entendimiento, como así también la situación de su familia, para mejorar su estado de ánimo, y al mismo tiempo, demostrar especial preocupación por su persona.

76. Asimismo, deberán arbitrarse las medidas necesarias de alojamiento, vestimenta limpia y racionamiento suficiente, para influir positivamente en el ánimo de ese personal.

77. Luego deberá intervenir personal médico, preferentemente en la especialidad de Clínica y Psiquiatría, al que realizará un exhaustivo examen que asegure la integridad física y mental del individuo. Una vez cumplido este paso, el Oficial de Inteligencia efectuará el interrogatorio necesario para obtener la mayor información posible,

78. A partir de ese momento, se deberá definir la situación de dicho personal, teniendo en cuenta las necesidades del servicio, su estado actual y el del grupo familiar. Ante tales circunstancias, deberá decidirse la actividad futura, poniéndose a disposición del personal todos los medios posibles, de acuerdo con la determinación que se haya tomado.

Personal Propio Prisionero de Guerra

79. En este aspecto se acentuará el trato con los familiares de los mismos. La relación con ellos se efectuará a través del Oficial Albacea del causante, el cual deberá solucionar, en lo posible, los inconvenientes surgidos por tal situación.

43

80. Es importante mantener informados permanentemente a los familiares del prisionero, para evitar así los rumores, cuyos efectos son causa de un pérdida de confianza en la Fuerza trayendo desesperanza a los mismos.

Mantenimiento de la salud

81. Es de gran importancia dejar asentada la labor destacada de los Oficiales Médicos pertenecientes a los Escuadrones Aéreos, tanto por su capacidad profesional, como por el apoyo psicológico que aportaron durante las operaciones, viviendo los problemas de cada integrante y aportando soluciones eficaces que permitían disminuir el "stress" propio de la situación vivida. Por lo anteriormente dicho, es de suma importancia que los médicos de los Grupos Aéreos desplieguen con sus correspondientes Escuadrones Aeromóviles.

82. Muchos son los aspectos psicofisiológicos que el médico en operaciones, deberá tener presente para su control, pero es de vital importancia que la mayor preocupación recaiga en los trastornos emocionales y psicológicos a que estará sometido el personal.

83. El médico de un Escuadrón Aeromóvil deberá estar alerta ante la aparición de fatigas acumuladas de tipo neurótico. En tiempo de guerra, aún el permanecer en estado de alerta en una Base Militar, esperando el llamado para una misión, determina una tensión seguida de agotamiento.

84. No sólo el tiempo que la tripulación pasa en el aire produce cansancio. Un aviador, en operaciones, se podrá deteriorar rápidamente como resultado de la ansiedad, stress, frustraciones, etc.

85. Para mantener a un piloto en el máximo de sus capacidades, se necesita la estricta supervisión, por parte del médico de la clase de vida que lleva en tierra.

CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

86. La necesidad de descanso, con oportunidades para relajarse durante frecuentes permisos alejados de sus obligaciones será principalísima.

87. Un piloto militar no deberá permanecer demasiado tiempo en estado de alerta, listo para una misión, ni tampoco con demasiada frecuencia, si se quiere asegurar una buena aptitud física y mental.

88. Se debe recordar que el alojamiento y racionamiento constituyen factores importantísimos para el mantenimiento de la salud.

89. Lo referido a Alojamiento fue tratado en Infraestructura, considerándose a continuación el Racionamiento.

Racionamiento

90. El racionamiento del personal con asiento en las Unidades de la Fuerza Aérea, fue acorde con las necesidades de alimentación, ya que poseía las calorías suficientes impuestas por una dieta para zona fría. No ocurrió así en algunas Unidades fuera de las anteriormente determinadas (RIO GRANDE y BAM CONDOR).

91. En la Base RIO GRANDE, el racionamiento, por ser responsabilidad de la Armada, tuvo diferencias de calidad y calorías para los Suboficiales Subalternos y Tropa.

92. El Jefe del Sector de Defensa se vio en la obligación de ordenar un refuerzo de ración, contratando servicios particulares, lográndose así que el racionamiento, desde el punto de vista de calidad y cantidad, satisfaciera las necesidades.

93. Dentro del racionamiento, es importante establecer la alimentación necesaria de las tripulaciones después de una misión. Es necesario tomar plena conciencia de tal situación, ya que resulta de vital importancia.

CAP. V

CAP. VI

CAP. VII

45

94. Esta alimentación especial estará destinada a estimular los procesos fisiológicos y psicológicos, a fin de prevenir la fatiga crónica. Uno de las características fundamentales que esta ración debe poseer, es la de relajar las tensiones producidas por las largas horas de concentración previas al vuelo, y las propias de la misión.

95. Después de una misión de combate, es necesario suministrar a los tripulantes, jugos, cremas heladas o algún refresco liviano durante los interrogatorios post-vuelo, lo cual será preliminar a una comida completa en la cual deberán predominar las proteínas.

96. Es necesario, en Sanidad Aeronáutica, crear la conciencia de la necesidad de proveer dicha comida como primera medida de descanso y recuperación. Por las razones enunciadas, es necesario que los Escuadrones Aéreos, en operaciones reales, cuenten con instalaciones de cocina próximas a sus alojamientos post-vuelo, a fin de poder satisfacer la necesidad referida.

Varios

97. Por último, es necesario dejar asentados otros aspectos en lo que se refiere a personal:

1º) Por las experiencias vividas, el rendimiento operativo se vio beneficiado en aquellos Escuadrones cuyo personal tenía una permanencia prolongada en los mismos. Por lo expuesto, en el futuro deberá lograrse una mayor estabilidad en personal (permanencia continuada) en las Unidades operativas.

2º) Determinar procedimientos que beneficien a aquel personal civil que cumple actividades en operaciones reales, ya que el mismo estuvo trabajando "H 24:00" sin pago de horas extras, dejando sus trabajos particulares y no recibiendo la más mínima mención.

CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

3º) Dejar perfectamente establecido en el Estatuto del Personal Civil de las Fuerzas Armadas la utilización del personal civil en operaciones, y además, contemplar equivalencias de distintas categorías o grados militares.

4º) Cuando se realizó el despliegue, se pusieron en evidencia fallas de coordinación con respecto al personal civil. Este llegó a las Bases cuando aún las mismas no estaban dispuestas en su totalidad y no contaban con alojamiento adecuado. En otros casos, los Jefes de las BBAAMM no estaban informados de que debían recibir al mencionado personal, por lo que no habrían previsto su alojamiento. Todo ello influyó en forma negativa en la moral y en el estado de ánimo del personal involucrado.

Conclusiones

98. Del análisis efectuado, extraemos las siguientes conclusiones:

1º) Debe calcularse la cantidad de tripulantes por avión, teniendo en cuenta la cantidad total de material aéreo disponible, y no la cantidad de material aéreo en servicio.

2º) Debe preverse un plan de convocatoria anual del personal de la reserva, para brindarle adiestramiento adecuado en los sistemas de armas respectivos.

3º) Cuando la Fuerza Aérea entre en operaciones, todo el personal de una manera u otra, deberá estar afectado a las mismas. La moral del combatiente disminuye en la medida que observa que parte del personal de la Institución no está sometido a exigencias propias de las operaciones de guerra y por tanto, sin vivir la situación.

4º) Debe efectuarse una correcta evaluación y preparación de dotaciones de personal de reemplazo en los diversos Sistemas de Armas.

47

5º) El Jefe de Unidad Aérea (especialmente Jefe de Escuadrón) debe cumplir tareas operativas de combate, debiendo balancear esta actividad, con la de conducir eficazmente los medios a su disposición.

6º) La moral de las tripulaciones se eleva al sentir compartidos los riesgos y experiencias de las tareas de combate por parte de quien comanda su unidad aérea.

7º) Se dieron durante el conflicto, situaciones que impidieron a determinado personal participar de las actividades de vuelo. En el futuro se deberá realizar una correcta y equilibrada distribución de las tareas aéreas entre los tripulantes y una adecuada administración y control de las mismas a efectos de disminuir las mencionadas situaciones que traen como consecuencia enfrentamientos entre tripulaciones y una declinación de la moral del personal.

8º) Debe primar el concepto de que, cuanto más rápida es la atención de un herido o accidentado en combate, mayor es la posibilidad de salvarlo.

9º) Por esta circunstancia debe efectuarse una adecuada distribución de personal médico, idóneo y especializado en atención de tripulaciones aéreas.

10º) El personal eyectado a gran velocidad por estadísticas es irrecuperable en corto y mediano plazo para continuar en misiones de combate, en razón de las considerables lesiones que sufre durante esta operación y/o por el trauma psíquico producido.

11º) La moral del personal eyectado se ve afectada por conocer deficiencias en el servicio de Búsqueda y Salvamento.

12º) El rendimiento del personal de soldados fue correcto y elevado, en la medida que recibía ejemplo y testimonio de sus superiores.

CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

13º) Medios modernos, preparación profesional y técnica, y un adiestramiento adecuado y orientado a la guerra actual, que es esencialmente tecnológica, son factores imprescindibles para alcanzar la victoria. El valor personal y el espíritu de sacrificio, solos, no son suficientes.

CAP. V

CAP. VI

CAP. VII

CAP. V
CAP. VI
CAP. VII

SECRETO

CAPITULO V

AREA INSTRUCCION

Instrucción de Formación

99. Con respecto a esta área, puede valorarse el alto grado de moral combativo alcanzado sobre la base de una formación tradicionalista del personal. El desempeño obtenido por nuestra Fuerza Aérea no se hubiese logrado, de no disponer de un personal cuya formación funda sus bases en una profunda moral cristiana y patriótica por ende, de alto contenido espiritual, que le dió la fuerza de voluntad y el valor que le posibilitó concretar misiones que iban más allá del deber.

Instrucción de Adiestramiento

100. El adiestramiento debe ser lo más aproximado a la ejecución de las operaciones reales; es decir, se efectuará el adiestramiento escolástico para la Etapa II, dándole mayor grado de investigación a la Etapa III, rompiendo así con los criterios de adiestramiento rígidos y permanentes.

101. Para ello, debe tenerse en cuenta:

1º) La importancia de efectuar adiestramiento operativo entre diferentes Sistemas de Armas, a efectos de adaptarse a medios de distintas características.

2º) La necesidad de realizar operativos conjuntos con las otras Fuerzas, en especial con Unidades de AAa de Ejército y Unidades Navales (Fragatas tipo 42).

3º) El efectuar intensivo adiestramiento en simuladores de vuelo en los diferentes Sistemas de Armas.

4º) El realizar periódicamente simposios orientadores, en los cuales se pueda exponer los adelantos obtenidos por los distintos Sistemas de Armas.

5º) El realizar cursos de Inteligencia Aérea para pilotos operativos.

102. Con respecto a la instrucción del personal de Apoyo Técnico, es importante que ellos tomen conciencia de cuán importante es la tarea a desarrollar, debiendo efectuar un adiestramiento de mantenimiento operativo.

103. Si bien la seguridad debe regir toda actividad desarrollada en nuestra Fuerza, es necesario determinar los alcances de la Prevención de Accidentes en operaciones reales, ya que los límites son reducidos, a fin de dar mayores posibilidades de ejecución a las mismas.

104. Se deberá tener presente la necesidad de instrucción al personal civil que cumple tareas especiales, como meteorología, comunicaciones, etc, a efectos de evitar deficiencias durante las operaciones.

105. Se deberá incrementar el número de especialistas en Logística, a fin de satisfacer las necesidades de las diferentes Unidades de Despliegue y de evitar las deficiencias de Abastecimiento observadas en ambos Conflictos.

106. Se deberá incrementar el adiestramiento en lo referente a operaciones nocturnas para los diferentes Sistemas de Armas.

107. Referente a supervivencia, es necesario desarrollar cursos en la zona austral, y en especial, con procedimientos para tripulaciones individuales, ya que por experiencias recogidas, en la mayoría de los casos, los derribos fueron de aviones monoplazas.

Conclusiones

108. Del análisis efectuado extraemos las siguientes conclusiones:

1º) Es de fundamental importancia el mantener adiestradas a las tripulaciones de vuelo y apoyo técnico en el Teatro de Operaciones donde se deban llevar a cabo las acciones.

2º) La instrucción adecuada posibilita la disminución de accidentes.

3º) La impartición en las distintas unidades de cursos de perfeccionamiento, posibilitan aumentar la capacidad profesional del personal técnico.

4º) Una adecuada formación del personal basada en principios de ética y petrióticos trascendentes, posibilitan un eficaz desempeño en el combate.

5º) Debe existir un correcto Plan de Carrera dentro de las especialidades del personal, para crear el incentivo necesario de autoperfeccionamiento y eficacia en la operación de los distintos sistemas de armas de la Fuerza Aérea.

6º) Debe evitarse la utilización de personal en actividades que no están acordes con su especialidad.

7º) Personal de bajo rendimiento en su especialidad, debe ser eliminado y el que demuestra preocupación y deseos de superación, ser incentivado y premiado.

8º) Deben aumentarse las exigencias, y generar las condiciones necesarias, mediante una armónica distribución de personal y material, para lograr una adecuada instrucción centralizada.

9º) Los institutos de Fuerza Aérea deben estar en capacidad de brindar instrucción especializada, especialmente al personal subalterno, acorde con los avances tecnológicos, y en relación a los sistemas de armas existentes en Fuerza Aérea.

CAP. VI

CAP. VII

10º) Debe tenderse a la especialización en los diversos sistemas.

11º) La doctrina conjunta debe ser conocida por el personal militar que debe operar equipamiento e integrar sistemas de armas compartidos con otras FFAA.

12º) Debe aprovecharse al máximo las experiencias personales y conocimientos técnicos del personal,fomentando la transferencia de los mismos del personal más antiguo al más moderno.

13º) La estabilidad del personal en sus destinos asegura más posibilidades de correcta especialización, logro de experiencias,y mayor eficiencia y eficacia en el rendimiento.

14º) Las guerras modernas exigen una correcta armonía entre hombres y tecnología.

15º) Es necesario marchar acorde con los adelantos tecnológicos registrados en el mundo,y para ello,es necesario instruir al personal desde la paz, para lograr un rendimiento y adaptabilidad acorde a la situación, asegurando mayor eficiencia con menor cantidad de personal.

16º) Deben arbitrarse las medidas para hacer llegar al personal de tripulantes y de mantenimiento, documentación específica actualizada y en idioma castellano, para no limitar la capacidad operativa y posibilidades de mejor conocimiento del material.

17º) El Personal Militar Subalterno promovido a Superior, deberá ser reemplazado por Personal Militar Superior del Cuerpo Comando "A" en las especialidades requeridas por la FA, para mantener la identidad y nivel de formación que son patrimonio del Personal Militar Superior del Cuerpo Comando "A".

18º) Para cumplimentar lo especificado anteriormente es imprescindible un adecuado plan de carrera y especialidades entre el Personal Militar Superior del Cuerpo Comando "A".

19º) Nunca dio buenos dividendos una política de personal que adopte el criterio de que la cantidad de personal debe privar sobre la calidad.

20º) Es necesario e imprescindible tener clara la escala de valores que rigen la vida de un hombre de armas, para armonizarla en una adecuada política de formación del personal.

21º) El verdadero factor del poder de la Fuerza Aérea no radica tanto en su capacidad material ofensiva, cuanto fundamentalmente, en la formación de su personal.

CAPITULO VI

AREA MANTENIMIENTO

109. De la experiencia recogida en las distintas Unidades de Despliegue, como asimismo de la obtenida por los Escalones de Mantenimiento en las Islas, se ha detectado la necesidad de confeccionar listas de mantenimiento reducidas para los diferentes Sistemas de Armas y para todo el material en general durante el desarrollo de operaciones.

110. Se hace necesario establecer las listas de repuestos para las operaciones, de acuerdo con las necesidades impuestas para cada Teatro de Operaciones. Algunos sistemas de mantenimiento adoptados en el año 1978 se adaptaron totalmente a las necesidades del Conflicto del ATLANTICO SUR, por ejemplo, lo realizado por la I Brigada Aérea en sus medios de transporte aéreo.

111. Deberá determinarse perfectamente, mediante contratos preestablecidos, la continuidad del mantenimiento durante las operaciones, de aquellos servicios efectuados por empresas privadas. Como un ejemplo se cita el mantenimiento de los equipos de facsimilado, que es efectuado dentro de la FA por una empresa privada;una inadecuada coordinación con la empresa responsable causó inconvenientes durante el Conflicto y privó a la Fuerza de contar con los servicios de este medio.

112. Es imprescindible crear los medios necesarios de protección para efectuar el mantenimiento bajo condiciones meteorológicas como las existentes en el Teatro de Operaciones del ATLANTICO SUR, donde debió efectuárselo totalmente a la intemperie, ya que se carecía de cubiertas adecuadas para tal fin.

Conclusiones

113. Del análisis efectuado, extraemos las siguientes conclusiones:

1º) La actividad de mantenimiento cumplió con su objetivo, logrando alto porcentaje de aviones en servicio, superior al previsto para las operaciones.

CAP. VII

CAPITULO VI

AREA MANTENIMIENTO

109. De la experiencia recogida en las distintas unidades [illegible], como asimismo la obtenida de los escalones de mantenimiento en las Islas, se ha detectado la necesidad de confeccionar listas de mantenimiento reducidas para los diferentes Sistemas de Armas y para todo el material en general durante el desarrollo de operaciones.

110. Se hace necesario establecer las listas de repuestos para las operaciones, de acuerdo con las necesidades impuestas a cada Teatro de Operaciones. Algunos sistemas de mantenimiento adecuados en el año 1974 se adaptaron totalmente a las necesidades de la Conflicto del ATLANTICO SUR, por ejemplo, lo realizado por la I Brigada Aérea en sus medios de transporte aéreo.

111. Deberá determinarse perfectamente, mediante contratos preestablecidos, la continuidad del mantenimiento durante las operaciones, de aquellos servicios efectuados por empresas privadas. Como un ejemplo se cita el mantenimiento de los equipos de [illegible] lado, que es efectuado dentro de la FA por una empresa privada, cuya inadecuada coordinación con la empresa responsable causó inconvenientes durante el Conflicto y privó a la Fuerza de contar con los servicios de este medio.

112. Es imprescindible crear los medios necesarios de protección para efectuar el mantenimiento bajo condiciones meteorológicas como las existentes en el Teatro de Operaciones del ATLANTICO SUR, donde debió efectuárselo totalmente a la intemperie, ya que se carecía de cubiertas adecuadas para tal fin.

Conclusiones

113. Del análisis efectuado, extraemos las siguientes conclusiones:

1º) La actividad de mantenimiento cumplió con su objetivo, logrando alto porcentaje de aviones en servicio [illegible] en las operaciones.

2º) El personal de mantenimiento posee una gran voluntad de trabajo cuando tiene claro el objetivo y el incentivo es el adecuado.

3º) Debe incrementarse la instrucción de perfeccionamiento del personal técnico, a efectos de lograr mayor productividad.

4º) La mayor productividad implica el cumplimiento de tareas en menor tiempo, y evita saturación del personal, y cansancio por actividad ininterrumpida.

5º) Es imprescindible conocer la capacidad real del potencial industrial privado, con el objeto de planificar su coordinada integración y utilización, una vez iniciado el conflicto, para solucionar los imponderables que se presentan, teniendo, de esta manera, quien pueda solucionar determinadas deficiencias.

6º) Debe incentivarse la preparación del personal especialista en armamento, acorde con el material en uso y las probables adquisiciones o construcciones futuras.

CAP. VII

CAPITULO VII

AREA DOCTRINA

114. Referente a la doctrina básica y de conducción, se aprecia de primera prioridad volcar todo el esfuerzo a efectos de que las mismas queden definitivamente redactadas y en vigencia, ya que su estado actual (que era el existente al afrontar el conflicto del ATLANTICO SUR) es el que se detalla a continuación:

1º) RAC 1 - "DOCTRINA BASICA": Se encuentra en vigencia la edición año 1967. Durante el año 1979, en la Escuela Superior de Guerra Aérea, se elaboró un documento, en estrecho contacto con el Departamento Organización y Doctrina del EMG. Actualmente existe en aquél organismo un proyecto terminado pero sin aprobación. Contiene modificaciones substanciales, tales como el reemplazo de los principios de conducción por un único principio, el Principio Militar Fundamental. Este Reglamento sirve de antecedente para la formulación de las doctrinas de conducción, procedimientos y empleo de la Fuerza.

2º) RAC 2 - "OPERACIONES AEREAS TACTICAS": No se puede especificar con precisión qué documento está en vigencia. Se puede decir que el documento original (1968) fue reemplazado, no oficialmente, por otro a partir del año 1972; documento éste que, con varias modificaciones, se mantuvo hasta el año 1975.
Durante el año 1978 se emitió una Doctrina de Guerra para las operaciones en el marco regional, que complementó, modificándolo al documento anterior. En el año 1978 la ESGA imprimió el texto de estudio propuesto por el Profesor de la Asignatura, con el cual se impartieron las clases en el Curso de Comando y Estado Mayor, pero sufriendo modificaciones en los años 1979, 1980, 1981 y 1982.

CAPITULO VII

AREA DOCTRINA

(1) [illegible]dependiente de la doctrina básica, ya concluida, [illegible] primera prioridad volcar todo el esfuerzo a efectos de que las mismas queden definitivamente redactadas y en vigencia. [illegible] estado actual (que era el existente al afrontar el conflicto [illegible]) es el que se detalla a continuación:

a) RAC 1 - "DOCTRINA BASICA": Se encuentra en vigencia la edición año 1967. Durante el año 1977, en la Escuela Superior de Guerra Aérea se elaboró un documento, en estrecho contacto con el Departamento Organización y Doctrina del EMG. Actualmente existe en aquél organismo un proyecto terminado pero sin aprobación. Contiene modificaciones substanciales, tales como el reemplazo de los principios de conducción por un único principio, el Principio Militar Fundamental. Este reglamento sirve de antecedente para la formulación de las doctrinas de conducción, procedimientos y empleo de la Fuerza.

b) RAC 2 - "OPERACIONES AEREAS TACTICAS": No se puede especificar con precisión qué documento está en vigencia. Se puede decir que el documento original (1956) fue reemplazado, no oficialmente, por otro a partir del año 1972, documento éste que, con varias modificaciones, se mantuvo hasta el año 1975.

Durante el año 1977 se confeccionó el Doctrina de Guerra para [illegible] operaciones en el marco regional, que complementó, modificándolo, al documento anterior. En el año 1978 la ESGA imprimió el texto de estudio propuesto por el Profesor de la asignatura, con el cual se impartieron las clases en el Curso de Comando y Estado Mayor, pero sufriendo modificaciones en los años 1979, 1980, 1981 y 1982.

En el año 1980 (Resolución Nº 105/80 del 27 de marzo de 1980 - BAP Nº 2391) se derogó el RAC 2 del año 1967, poniéndose en vigencia, en forma experimental, y por DOS (2) años, un nuevo documento, expirando el plazo en marzo de 1982. Actualmente se está trabajando en otro documento. Es necesario compatibilizar el nuevo Reglamento con la doctrina de las otras FFAA y con la publicación conjunta PC-00-01 "DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FUERZAS ARMADAS", cuya vigencia, a partir del 1º de febrero de 1980, fue resuelta el 14 de noviembre de 1979 por la Junta Militar como DOCUMENTO RECTOR.

3º) RAC 3 - "OPERACIONES AEROESPACIALES DE DEFENSA": No se puede especificar con precisión qué documento está en vigencia. Actualmente existe un proyecto sin aprobar en el Departamento Organización y Doctrina del EMG. En el Curso de Comando y Estado Mayor se imparte esta asignatura mediante un documento actualizado a partir del año 1981 por los Profesores de las Asignaturas: Operaciones Aeroespaciales de Defensa, Armas Antiaéreas, Vigilancia y Control Aéreo.

4º) RAC 4 - "OPERACIONES AEROESPACIALES ESTRATEGICAS": Se encuentra en vigencia el editado en el año 1967. Actualmente, existe en el Departamento Organización y Doctrina del EMG, un proyecto completo sin aprobación. El mencionado Departamento ha enviado el proyecto al Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas para su consideración. Este documento introduce modificaciones al del año 1967.

5º) RAC 5 - "OPERACIONES AEROESPACIALES DE TRANSPORTE": En vigencia el editado en el año 1968, el que fue complementado con directivas y conceptos que emitió la I Brigada Aérea, más referidas a la doctrina de empleo que de conducción.

Para el año 1982 fue elaborado un nuevo proyecto con el cual se dictó la asignatura en la ESGA. El mencionado documento no fue aún aprobado y obra en el Departamento Organización y Doctrina del EMG.

115. En los pasados conflictos quedaron perfectamente establecidas algunas áreas en donde no existen fundamentos doctrinarios. Como ejemplo de ello podemos citar a la parte de Meteorología, donde no se cuenta con una doctrina de empleo establecida. Del mismo modo, se observan deficiencias en cuanto a directivas doctrinarias para el personal civil que ha participado en operaciones, ya que cada día es mayor el número de ellos que están capacitados para hacerlo.

116. No existía conocimiento y experiencia sobre la eficiencia real de la Fuerza Aérea para este Conflicto en particular ni su doctrina correspondiente.

117. No existía una clara relación de Comando ni su cadena correspondiente.

118. Desde el punto de vista de las responsabilidades operacionales, la Fuerza Aérea cumplió correctamente con todas las misiones oportunamente establecidas. La no consecución de la Superioridad Aérea, pese a todos los intentos (muchos de ellos heroicos) para obtenerla, impidió cumplir cabalmente con esta responsabilidad en el campo táctico.

119. En lo que respecta al Apoyo Operativo, no se cumplió adecuadamente con la responsabilidad de Inteligencia y por falta de personal y equipamiento adecuado para tal fin, las actividades de Comunicaciones y Electrónica y de Vigilancia y Control Aeroespacial se vieron afectadas.

120. Asimismo, y mereciendo un estudio más profundo, a la luz de los documentos correspondientes, se puede establecer que:

1º) No se respetó en el planeamiento y conducción de las operaciones el Principio Militar Fundamental, principalmente en lo

que respecta a la Selección de Objetivos Materiales Correctos, al llevar el peso del ataque a Unidades Navales poco rentables para minimizar, neutralizar o anular los objetivos del enemigo (no se atacaron especialmente buques de transporte de tropa y logísticos).

2º) Las Posiciones Relativas no fueron las más favorables, especialmente al no poder operar los medios aéreos de caza-bombardeo e interceptores desde el Aeródromo MALVINAS; como consecuencia de lo anterior, no hubo una correcta distribución del Poder Combativo. Lo positivo en este aspecto es que las Posiciones Relativas y la Distribución del Poder Combativo fueron las que posibilitaron el mayor rédito a las operaciones, pese a las limitaciones geográficas del Teatro de Operaciones.

121. Los principios para la acción conjunta: Unidad de Comando, Máxima Integración, Plena Utilización de las Fuerzas y Apoyo Mutuo, fueron vulnerables en mayor o menor grado durante las operaciones, surgiendo del análisis de tal situación, que la Fuerza Aérea cumplió en su totalidad con el principio de Plena Uilización de la Fuerza.

122. También es necesario rever totalmente las operaciones aeromóviles con helicópteros, a fin de que este elemento sea considerado como Sistema de Armas y no totalmente logístico.

123. En cuanto al planeamiento en sí de la Estrategia Aérea y de las operaciones aéreas en el ATLANTICO SUR, no se contó con los documentos emitidos por los Comandos Específicos y Conjuntos que integró la Fuerza, por lo que no se pudo analizar la correcta aplicación del Principio Militar Fundamental, es decir, si se efectuó un adecuado análisis para la selección de la situación militar favorable y si, a su vez, las operaciones necesarias para alcanzarla satisfacieron las características de las operaciones eficaces, a saber:

1º) Si los OOMM fueron correctamente seleccionados.

2º) Si las posiciones relativas fueron las más favorables.

que respecta a la Selección de Objetivos Materiales Correctos, al llevar el peso del ataque a Unidades Navales poco rentables para minimizar, neutralizar o anular los objetivos del enemigo (no se atacaron especialmente buques de transporte de tropa y logísticos).

2º) Las Posiciones Relativas no fueron las más favorables, especialmente al no poder operar los medios aéreos de caza-bombardeo e interceptores desde el Aeródromo MALVINAS; como consecuencia de lo anterior, no hubo una correcta distribución del Poder Combativo. Lo positivo de este aspecto es que las Posiciones Relativas y la Distribución del Poder Combativo fueron las que posibilitaron el mayor rédito a las operaciones, pese a las limitaciones geográficas del Teatro de Operaciones.

121. Los principios para la acción conjunta: Unidad de Comando, Máxima Integración, Plena Utilización de las Fuerzas y Apoyo Mutuo, fueron vulnerables en mayor o menor grado durante las operaciones, surgiendo del análisis de tal situación, que la Fuerza Aérea cumplió en su totalidad con el principio de Plena Utilización de la Fuerza.

122. También es necesario rever totalmente las operaciones aeromóviles con helicópteros, a fin de que este elemento sea considerado como Sistema de Armas y no totalmente logístico.

123. En cuanto al planeamiento en sí de la Estrategia Aérea y de las operaciones aéreas en el ATLANTICO SUR, no se contó con los documentos emitidos por los Comandos Específicos y Conjuntos que integró la Fuerza, por lo que no se pudo analizar la correcta aplicación del Principio Militar Fundamental, es decir, si se efectuó un adecuado análisis para la selección de la situación militar favorable y si, a su vez, las operaciones necesarias para alcanzarla satisfacieron las características de las operaciones eficaces, a saber:

1º) Si los OOMM fueron correctamente seleccionados.

2º) Si las posiciones relativas fueron las más favorables.

3º) Si se efectuó una correcta distribución del Poder Combativo.

4º) Si se contó con una adecuada libertad de acción.

Conclusiones

124. Del análisis efectuado, extraemos las siguientes conclusiones:

1º) Reafirmar, como responsabilidad de la Fuerza, la interdicción a la flota enemiga y la exploración y reconocimiento lejano.

2º) En base a lo observado durante y después del Conflicto MALVINAS, y teniendo en cuenta la histórica separación de las tres Fuerzas en los conceptos doctrinarios, es de vital importancia una revisión total de la doctrina conjunta y el estudio profundo, práctico y sostenido de la propia, para romper con aquellas apetencias sectoriales y personales que, sin duda alguna, no contribuyen a la unión y entendimiento total, elementos necesarios para alcanzar los objetivos supremos de nuestra Nación.

3º) Es necesario que, periódicamente (aproximadamente cada dos años), los Oficiales de Estado Mayor de la Fuerza sean comisionados a la ESGA para desarrollar un Ejercicio Operativo de Gabinete de Estado Mayor, a efectos de recordar y aplicar lo aprendido durante el desarrollo de sus Cursos, tomar conocimiento de las actualizaciones introducidas y practicar la Solución de Problemas Militares Operativos, tendiendo ello a asegurar que este patrón normal (método) será seguido en forma efectiva bajo una tensión extrema y con presión del tiempo angustiante.

4º) En base al conocimiento de los sistemas doctrinarios de las otras Fuerzas y sus métodos de planeamiento, se puede inferir que:

a) El sistema de planeamiento de la FAA es el más completo, exhaustivo y eficaz.

3º) Si se efectuó una correcta distribución del Poder Combativo.

4º) Si se contó con una adecuada libertad de acción.

Conclusiones

124. Del análisis efectuado, extraemos las siguientes conclusiones:

1º) Reafirmar, como responsabilidad de la Fuerza, la interdicción a la flota enemiga y la exploración y reconocimiento lejano.

2º) En base a lo observado durante y después del Conflicto MALVINAS, y teniendo en cuenta la histórica separación de las tres Fuerzas en los conceptos doctrinarios es de vital importancia una revisión total de la doctrina conjunta y el estudio profundo, práctico y sostenido de la propia, para romper con aquellas apetencias sectoriales y personales que, sin duda alguna, no contribuyen a la unión y entendimiento total, elementos necesarios para alcanzar los objetivos supremos de nuestra Nación.

3º) Es necesario que, periódicamente (aproximadamente cada dos años), los Oficiales de Estado Mayor de la Fuerza sean comisionados a la ESGA para desarrollar un Ejercicio Operativo de Gabinete de Estado Mayor, a efectos de recordar y aplicar lo aprendido durante el desarrollo de sus Cursos, tomar conocimiento de las actualizaciones introducidas y practicar la Solución de Problemas Militares Operativos, tendiendo ello a asegurar que este patrón normal (método) será seguido en forma efectiva bajo una tensión extrema y con presión del tiempo angustiante.

4º) En base al conocimiento de los sistemas doctrinarios de las otras Fuerzas y sus métodos de planeamiento, se puede inferir que:

a) El sistema de planeamiento de la FAA es el más completo, exhaustivo y eficaz.

b) Su profundo conocimiento y acabada aplicación por los Estados Mayores puede asegurar la ejecución de operaciones eficaces.

c) Es necesario llegar a una compatibilización de los métodos y sistemas de planeamiento de todas las Fuerzas.

d) El actual documento, no puesto aún en vigencia, "MANUAL DE PLANEAMIENTO PARA LA ACCION MILITAR CONJUNTA" (PC-00-02 Proyecto - 1981) se aproxima en un 95% al método de la Armada, en un 60% al de la FAA y en un 10% al del Ejército. Al respecto, y teniendo en cuenta lo que se expresa en el apartado a) de este inciso, se estima que debe instruirse al personal de la FAA con destino en el Organo Doctrina del Estado Mayor Conjunto, para requerir que este documento sea nuevamente evaluado. Se sugiere que cada Fuerza desarrolle, mediante exposiciones y ante un auditorio del más alto nivel, sus propios métodos de planeamiento, a efectos de apreciar las bondades y deficiencias de cada uno, y luego elaborar un documento final y rector que sirva a las tres Fuerzas Armadas.